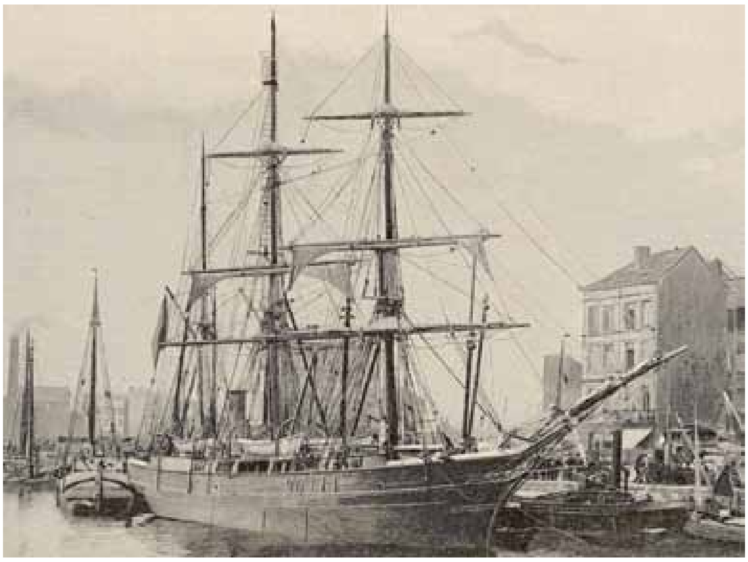
Het Poolschip Belgica

Jozef Verlinden

De Belgica is een van de beroemdste poolschepen en onlosmakelijk verbonden met de naam van de Belgische poolreiziger Adrien de Gerlache.
Het was de Gerlache die het schip kocht in Noorwegen en die het haar naam en haar poolreputatie gaf.
Het schip werkte meer dan een halve eeuw in de poolgebieden en voer twintig jaar – van 1896 tot 1916 – onder Belgische vlag. In deze periode maakte de Belgica haar bekendste en belangrijkste reizen. Een verhaal dat begint met de eerste Belgische Zuidpoolexpeditie.

De Belgica
(collectie Jozef Verlinden)



De Patria

Einde 1894 maakte Adrien de Gerlache zijn plannen voor een wetenschappelijke expeditie naar Antarctica bekend. Vrij vlug ging hij op zoek naar een geschikt expeditieschip. Begin 1895 kreeg hij van de rederij A/S Oceana een uitnodiging om aan boord van het poolschip Castor deel te nemen aan een walvis- en robbenexpeditie naar het noorden van *Jan Mayen* en het Groenlandse pakijs (1). Dit schip was te koop en had al een reputatie omdat het in 1893-94 Antarctica bezocht tijdens een walvisexpeditie onder Carl Larsen. De Gerlache kon tijdens de tocht, die van einde maart tot begin augustus 1895 duurde, nagaan of het schip voldeed. Tegelijkertijd was deze reis een initiatie in de ijsnavigatie onder begeleiding van een ervaren kapitein.
De Castor was een van circa vijftien poolschepen die zich elk jaar in de Arctische Oceaan begaven voor de jacht op walvissen en zeehonden. Tijdens de campagne had de Gerlache het geluk de meeste van deze Noorse en Zweedse schepen te ontmoeten en aan boord te gaan van enkele. Zo kreeg hij een rondleiding op het schip Patria. De Gerlache meende dat de Patria, die kleiner was dan de Castor, veel gemakkelijker te hanteren was en beter manoeuvreerde in het ijs dan de Castor. Dit schip had zijn voorkeur op de andere schepen die hij inspecteerde, maar het was toen niet te koop. Omdat hij tijdens de reis ontdekte dat de inhouten (2) van de Castor op meerdere plaatsen aangetast waren, zag de Gerlache af van de koop van dit schip en hij deelde dit mee aan Christen Christensen, hoofdaandeelhouder van de A/S Oceana. Tijdens zijn verblijf in Sandefjord leerde de Gerlache ook Christensen's schoonzoon, Johan Bryde, kennen. Bryde had een eigen scheepsbedrijf in



De Belgica in het Neumayer Kanaal, 8 februari 1898. Op de achtergrond Antwerpen Eiland (foto archief familie de Gerlache)

Sandefjord, was er Belgisch consul, en aanvaardde om agent van de Belgische expeditie in Noorwegen te worden. Hij hielp de Gerlache bij de selectie van Noorse matrozen, bij de keuze van voedsel en de uitrusting, en bij de zoektocht naar een geschikt expeditieschip. Uit zijn correspondentie met de Gerlache blijkt dat Bryde met de eigenaars van de poolschepen Njord, Capella, Vega en Hertha onderhandelde over een aankoop of verhuur.

Van Patria tot Belgica

Adrien de Gerlache liet de volgende beschrijving na van de Patria: "*Het schip werd in 1884 gebouwd te Svelvig nabij Drammen door Christian Jacobsen en was getuigd als driemastbark met dubbele marseraas. Het was voorzien van een hulpstoommachine van 35 pk, afkomstig van de Nylands Voerksted te Oslo. De romp was bekleed met een dubbeling van greenheart op alle plaatsen die blootgesteld waren aan het schuren van de ijsschotsen. Het netto laadvermogen bedroeg 244 ton, het schip was 30 meter lang en 6,50 meter breed. De voorsteven werd beschermd en versterkt door gietijzeren stangen. De hoogoplopende boeg was dusdanig gebouwd, dat deze over het ijs heenschoof en door zijn gewicht de ijsschotsen deed breken. Midscheeps waren vier boten opgesteld, waaronder twee grote walvissloepen. In de top van de grote mast diende het traditionele kraaiennest als uitkijkpost*" (3).

Het schip werd beheerd door de firma H. Heiteman & Søn uit Christiania (nu Oslo) maar stond onder contract van het *Aktieselskabet Patria*, een maatschappij van zakenlui die hun geld investeerden in de jacht op butskoppen, die toen winstgevend was. In 1885 maakte de Patria haar eerste reis naar de walvisgebieden in de Arctische Oceaan onder kapitein E. Olsen. De volgende tien jaren werd het schip gecommandeerd door M.S. Pedersen. Hij voer jaarlijks met de Patria op walvis- en robbenjacht. De zaken gingen met de jaren steeds slechter en in 1896 werd het *Aktieselskabet Patria* ontbonden en het schip werd te koop aangeboden. Toen Bryde vernam dat de Patria te koop stond bracht hij de Gerlache daarvan op de hoogte. Volgens het Noorse gebruik trokken alle belanghebbenden zich bij de verkoop terug ten voordele van kapitein Pedersen, die er zelf eigenaar van wilde worden om vervolgens terug op jacht te gaan.
Het schip werd hem dan ook voor een lage prijs toegewezen.
De Gerlache schreef: "*Al zijn spaarpenningen waren er echter mee gemoeid en hij zag zich genoodzaakt geld op te nemen om zijn eerste visserijcampagne te kunnen aanvangen. Deze toestand maakte hem enigszins angstig en toen ik hem voorstelde de Patria met winst van hem over te nemen, had hij daar wel zin voor. De 29e februari 1896, voor zijn vertrek op zeehondenjacht, gaf hij mij een optie voor de aankoop in juli voor een bedrag tot 50.000 kronen*" (4).
Op 11 juni 1896 liep de Patria met volle lading te Tenvig, bij Tönsberg, weer binnen. De Gerlache, die zich zo snel als mogelijk in verbinding stelde met Pedersen, schreef: "*Het welslagen van de reis had de inzichten van kapitein Pedersen gewijzigd, die zich nu niet meer van zijn schip wenste te ontdoen. De onderhandelingen duurden dan ook lang en eerst de 2de juli, aan de vooravond van de dag waarop de optie verviel, werden wij het eens*" (5). De verkoopprijs was 50.000 kronen (toen 70.000 frank, nu circa 465.000 euro).
De Patria was echter een eenvoudige robbenjager die nog diende omgebouwd te worden tot expeditieschip. Voor die taak had de Gerlache een contract afgesloten met Christensen voor een bedrag van 40.000 kronen. Het schip werd naar diens

Scheepswerf Framnaes in Sandefjord waar de Belgica werd omgebouwd tot expeditieschip
(foto collectie Hans Bogen)



scheepswerf in Sandefjord gevaren, waar het op 4 juli arriveerde, begroet door kanonschoten van de werf. De volgende dag 's middags werd de Noorse vlag neergehaald en werden de Belgische kleuren gehesen. De gebeurtenis werd weerom gesalueerd met een salvo van 21 kanonschoten. Het vaartuig kreeg de naam Belgica.

Adrien de Gerlache vatte de uit te voeren werkzaamheden als volgt samen: "*Breeuwen, herstellingen aan de dubbeling van greenhaert en het aanbrengen van een dubbeling op de gehele romp. De kiel werd voorzien door een laag vilt, gedubbeld met hout om die te beschermen tegen aantasting door paalworm. Om dezelfde reden werden de achtersteven en een deel van het roer met bladen lood beslagen. Alle onderwaterblijvende delen van de romp werden met een speciale koperoxide houdende huidverf beschilderd, met hetzelfde doel. Een nieuwe schroef van Zweeds staal werd ingezet. Op het dek, voorlijk van het grootluik, werd een verblijf getimmerd teneinde daarin de laboratoria voor het zoölogisch en oceanografisch onderzoek onder te brengen. De campagne werd verlengd en daaronder ruimte gewonnen voor hutten, kombuis en wat daar bij behoort. Het dek en de betimmering van de verschansing werden hersteld, enz., enz. Voor alle zekerheid werd ook de stoomketel vernieuwd*" (6).

In juni 1897 was het schip klaar en het werd voor een termijn van zes jaar geclassificeerd in de eerste klasse van het Noorse Veritas Bureau. De nieuwe dimensies van de Belgica, zoals ze werden gegeven door het Veritas Bureau, waren de volgende: lengte: 34,60 m, breedte: 7,16 m, diepgang: 2,74 m, diepgang bij volle lading: 3,96 m, waterverplaatsing leeg: 338 m^3, waterverplaatsing bij volle lading: 590 m^3, netto tonnenmaat: 172 ton (7).

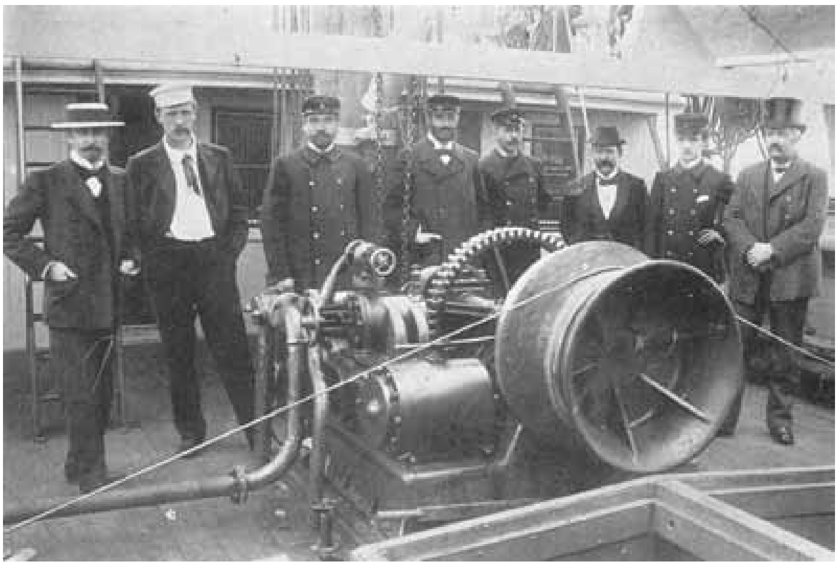
In juni ontving de Belgica hoog bezoek. Eerst kwam sir Clements Markham, voorzitter van de *Geographical Society* in Londen, het schip inspecteren, en de 19de kwam Fridtjof Nansen aan boord. Nansen maakte die dag aan boord van de Belgica voor het eerst kennis met de nog onbekende jonge Noor Roald Amundsen, die de Gerlache had aangeworven om deel te nemen aan de Belgische expeditie.

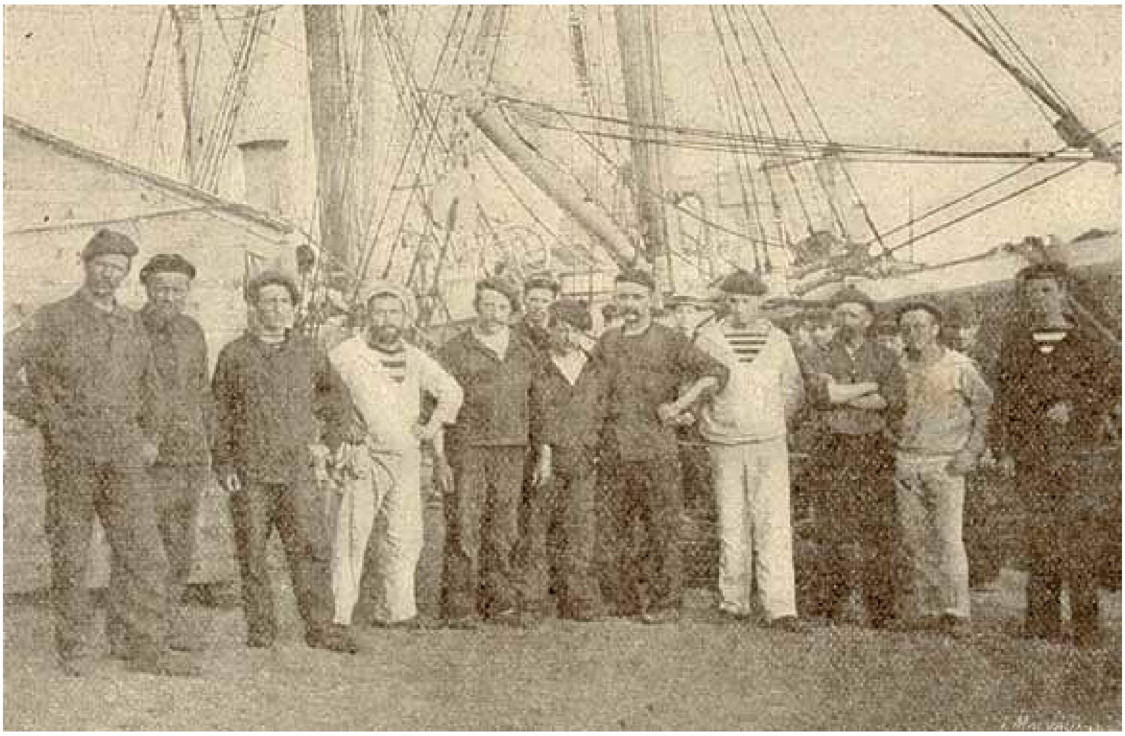
Op 26 juni verliet de Belgica Sandefjord. Na een stop in Frederikshavn bereikte het schip Antwerpen op 5 juli 1897. Omdat er nog 80.000 frank te kort was om met een gerust gemoed de expeditie aan te vangen werd de Belgica tentoongesteld in het Amerikadok 58 te Antwerpen. Iedereen kon de overwinteringshutten, de toestellen voor diepzeevisserij, de lodingsinstallatie, de sleeën, tenten, ski's, kledij en sneeuwschoenen komen bezichtigen op de kade en men kon aan boord gaan van het schip. De Gerlache schreef: "*Het schip werd druk bezocht. De tentoonstelling was kosteloos toegankelijk, doch was de aanleiding tot nieuwe intekeningen: stuivertje voor stuivertje scharrelden wij zes à zeven duizend frank bij elkaar*" (8).
Er was nog een feest in het park van Antwerpen en de gemeenteraad stemde een aanzienlijk krediet goed. Maar het was pas na de toekenning van een regeringskrediet van 60.000 frank dat de expeditie kon vertrekken.

De eerste Belgische Antarctica-expeditie

De Belgische Zuidpoolexpeditie van 1897-1899, ook wel gekend als de Belgica-expeditie, laat een blijvend spoor na in de geschiedenis van de ontdekking van Antarctica (9). Het was de eerste

Bezoek van Nansen aan de Belgica te Sandefjord op 19 juni 1897. V.l.n.r. Adrien de Gerlache, Fridtjof Nansen, Henri Somers, Emile Danco, Roald Amundsen, Johan Bryde, Max Van Rysselberghe en Rolf Andvord
(foto collectie familie de Gerlache)





De matrozen van de Belgica. Antwerpen juli 1897. De Belgica tentoongesteld in het Amerikadok in Antwerpen
(uit *Le Pays Wallon illustré*, 1897)

zuiver wetenschappelijke expeditie naar Antarctica. De resultaten waren destijds van groot belang en gaven nieuwe inzichten in tal van wetenschappelijke vraagstukken. Het was bovendien de eerste expeditie die overwinterde in Antarctica, ten zuiden van de poolcirkel, en trachtte de antarctische winter en haar fenomenen te doorgronden en te beschrijven. De ervaringen en ontdekkingen van deze reis gaven een nieuwe oriëntatie aan de organisatie van de volgende expedities. De expeditie wordt ook vaak vermeld omdat twee deelnemende ontdekkingsreizigers later wereldberoemd werden: Roald Amundsen ontdekte in 1911 de Zuidpool en Frederick Cook beweerde in 1908 de Noordpool ontdekt te hebben.

De expeditie vertrok uit Antwerpen op 16 augustus 1897 en bereikte na tal van tussenstops Staten Eiland, van waar ze op 14 januari 1898 koers zette naar het zuiden. Van die dag tot de terugkeer in





1 | 2

1. Adrien de Gerlache de Gomery
(foto archief familie de Gerlache)

2. Enkele stafleden aan boord van de Belgica te Antwerpen. V.l.n.r. Emile Danco, Emile Racovitza, Henryk Arctowski, Jules Melaerts, Adrien de Gerlache en Georges Lecointe
(uit *Le Patriote Illustré*, 1899)



De Belgica bij maanlicht op 3 juni 1898. Foto genomen door Frederick Cook bij -30°C en met een belichtingstijd van 90 minuten
(foto archief familie de Gerlache)

Punta Arenas, veertien maanden later, was de expeditie in een ijzige wereld waar geen communicatie met de bewoonde wereld mogelijk was. Met 19 man werd de reis naar Antarctica aangevat.

Van 23 januari 1898 tot 12 februari 1898 werden nieuwe gebieden ontdekt rondom een 190 kilometer lange zeestraat die men nu kent als Gerlache Straat en die zich ruwweg uitstrekt tussen 64°Z en 65°Z en tussen 61°W en 64°W. Tal van nieuwe kapen, baaien, gebergten, kanalen, eilanden en land werden in kaart gebracht. Niet minder dan 88 nieuwe geografische namen werden gegeven, waarvan de meeste nog gebruikt worden. De namen Brabant Eiland, Antwerpen Eiland, Luik Eiland, Gent Eiland en Vlaanderen Baai verwijzen naar gebieden waar de expeditie veel steun kreeg tijdens de voorbereiding. Niet minder dan vijfentwintig landingen werden gemaakt waarvan vier op het continent, waarop voordien slechts vijf landingen werden gemaakt. Einde februari 1898 drong de Belgica in positie 85°W het pakijs van de Bellingshausen Zee binnen en penetreerde het pakijs over een afstand van 150 km. Geen enkel zeilschip zou ooit zo ver die zee binnendringen. Het schip raakte evenwel gevangen in het pakijs en het werd duidelijk dat de mannen van de Belgica de eersten zouden zijn die een antarctische winter zouden ervaren. Het schip werd zo comfortabel mogelijk gemaakt en geïsoleerd tegen de koude.

Tijdens de winter volgde de Belgica een koers die bepaald werd door de drift van het ijs. Tijdens het verblijf in het pakijs was dat tussen 75° en 102°W en 70° en 71°36'Z. Het is ten noorden van Thurston Eiland, Eights Kust en Bryan Kust dat de ganse drift van Belgica plaats vond. Op 16 mei 1898 werd de meest zuidelijke positie van de drift en van de hele reis bereikt: 71°36'Z. De volgende dag kwam de zon voor de laatste maal boven de horizon en begon de lange poolwinter. De volgende 1600 uur, tot 23 juli, leefde men in een volslagen duisternis. Ook tijdens de winter werd het wetenschappelijk onderzoek zo goed als mogelijk verder gezet. Iedereen hoopte dat in oktober 1898 het ijs zou breken zodat de Belgica tijdig naar Zuid-Amerika kon varen. De Gerlache had zich immers voorgenomen ook de volgende zomer nog een tocht te maken naar Victoria Land. Maar in januari zat het schip nog steeds muurvast in het ijs en men begon te wanhopen. Op 600 meter afstand van het schip bevond zich een open meer en als het schip daar kon geraken zou het langs enkele spleten verder noordwaarts kunnen doordringen. Tussen het meer en de Belgica lag echter ijs van 2,6 meters dikte. Omdat gevreesd werd dat een tweede overwintering in het ijs fataal zou zijn voor vele expeditieleden begon men midden januari 1899 aan een schijnbaar onmogelijke opdracht: een kanaal zagen naar het meer. Met 2 houwelen, 6 schoppen, 2 berghouwelen, 2 lange beitels en 4 ijszagen

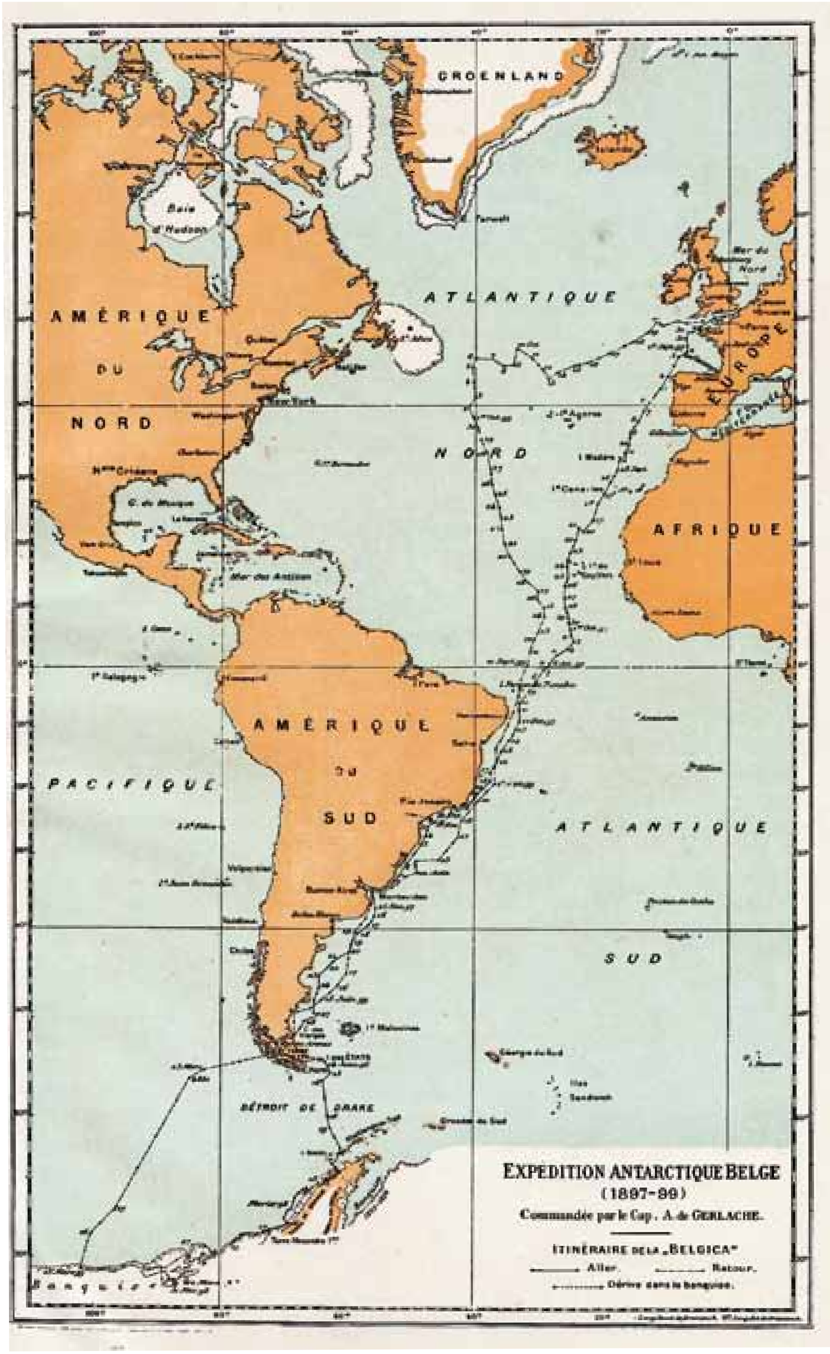


Een kanaal wordt gezaagd om
de Belgica te bevrijden uit pakijs,
januari 1899
(foto Byrd Polar Reserch Institute)

werkten de mannen in schiften, dag en nacht en zonder onderscheid in rang, aan deze onmenselijke opdracht. De mannen slaagden uiteindelijk in het opzet en op 15 februari bereikte de Belgica het meer. Van daar werkte het schip zich van het ene kanaal in het andere en de expeditie bereikte op 14 maart 1899 de open zee.
Op 28 maart bereikte de expeditie Punta Arenas waar ze enkele maanden verbleef in Hotel de France. Omdat het te laat was om de geplande reis naar Victoria Land nog aan te vatten werd beslist de expeditie te beëindigen. De Belgica bereikte Antwerpen op 5 november 1899, waar ze triomfantelijk werd onthaald.

De *Prix de la Belgica*

Na de terugkeer van de Antarctica-expeditie had de Gerlache geld tekort om de laatste kosten te betalen en hij stond erop de bemanning nog een extra beloning toe te kennen. Hij verkocht daarom de Belgica aan de Belgische Staat voor circa veertig duizend frank. Het schip werd toegewezen aan de Algemene Directie van het Hoger Onderwijs, die in naam van de Belgische Staat ook de betrekkingen met de expeditie had onderhouden. De Belgica werd in het staatsbekken in Oostende geplaatst. Hoewel de Belgica in de eerste weken van enthousiasme zo bejubeld werd en zelfs een nationale relikwie werd genoemd, bevond het zich vlug in een lamentabele toestand. De autoriteiten konden geen nuttige bestemming geven aan het schip. Er was zelfs niemand aangeduid om het schip te onderhouden. Getroffen door deze situatie nam Adrien de Gerlache contact op met Belgische en Noorse vrienden en deze richtten een vennootschap op dat het schip terugkocht voor de som van 41.000 franken (nu circa 275.000 euro).
In overeenstemming met de wens van Adrien de Gerlache werd het geld dat de staat zo terugkreeg gebruikt voor de uitreiking van een prijs die onder de naam van *Prix de la Belgica* een duurzame herinnering vormt aan de eerste Belgische Antarctica-expeditie (10). De wetenschappelijke afdeling van de Belgische Academie aanvaardde op 16 december 1901 de fondsen die de staat ter beschikking stelde en die bestemd waren enerzijds voor de aanmaak en de uitreiking van een gouden medaille – medaille van de Belgica – genoemd, aan onderzoekers die zich met succes gewijd hebben aan wetenschappelijk onderzoek binnen de zuidpoolcirkel en anderzijds voor het steunen van Belgen die oceanografische onderzoek willen doen. Het reglement voor het in aanmerking komen van deze driejaarlijkse prijs werd in een Koninklijk Besluit van 20 maart 1904 uitgevaardigd. Van 1910 tot nu is de prijs regelmatig toegekend. Vanaf 1963 werd de prijs door een nieuw reglement vijfjaarlijks uitgereikt.



De reis van de Belgica
1897-1899
(uit DE GERLACHE A., *Le Premier Hivernage dans les glaces antarctiques*, Brussel, 1902)

De Belgica in Oostende

Vrij vlug na de terugkeer van de Belgica-expeditie werd er gesproken over het lot van de Belgica. Enkele Antwerpse handelaren drongen reeds in november 1899 aan om het schip in Antwerpen te houden, waar het zou kunnen dienst doen als opleidingsschip voor matrozen. De Algemene Directie van het Hoger Onderwijs besliste evenwel om het schip in het staatsbekken van Oostende te plaatsen. De Belgica verliet Antwerpen op 10 januari 1900 onder commando van Georges Lecointe en arriveerde de volgende dag in Oostende, waar het wekenlang toeschouwers trok en een van de grote attracties werd. In de kranten verschenen allerlei geruchten over het lot van de Belgica. Er werd gespeculeerd dat het schip zou gebruikt worden als opleidingsschip voor scheepsjongens en matrozen en dat de thuishaven Dendermonde of Nieuwpoort zou zijn. In andere kringen sprak men over een museumschip dat in Oostende zou blijven.

Op een vraag naar het uiteindelijke doel van het schip antwoordde de heer Liebaert, minister van Spoorwegen, Post en Telegrafie, in een zitting in het Belgisch Parlement op 23 januari 1900 dat de Belgische zeemacht geen interesse had in het schip en het niet zou aankopen voor gebruik als opleidingsschip. De zeemacht had voor het vertrek naar Antarctica al geweigerd om de Belgica in te schrijven in haar registers en ze zag ook nu geen nut in het gebruik van een Noors schip.
Uiteindelijk nam Adrien de Gerlache zelf een initiatief. Van 15 april tot 12 november 1900 werd in Parijs een wereldtentoonstelling gehouden ter viering van alles wat in de afgelopen eeuw was bereikt. Hij stelde voor om de Belgica in Parijs tentoon te stellen nabij de Pont Alexandre III, die net was ingehuldigd. Aan boord zouden tentoonstellingen kunnen gebeuren die toerisme naar Belgische steden promootten en de Gerlache was bereid zelf rondleidingen te geven. Sinds einde januari 1900 was hij in contact met de Franse autoriteiten met het voorstel om de Belgica tentoon te stellen in het centrum van Parijs. Zijn voorstel werd echter niet aanvaard omdat de Fransen meenden dat de Seine te ondiep was en omdat gevreesd werd dat het schip zou vastlopen (11).

De *Société Anonyme du Steamer Belgica*

Het vennootschap dat de Belgica terugkocht droeg de naam *Société anonyme du Steamer Belgica* en had haar zetel in Antwerpen. Het werd op 6 maart 1901 opgericht met een maatschappelijk kapitaal van 100.000 frank verdeeld over 100 aandelen van 1000 frank (12). De aandeelhouders waren Belgen en Noren, in een verhouding van 50%. Adrien de Gerlache zelf was aanvankelijk geen aandeelhouder. Hij schreef naar Léonie Osterrieth dat hij niets liever zou doen dan investeren in de Belgica maar dat hij zeer krap bij kas zat. Zijn broer Gaston had wel 5 aandelen. In de oprichtingsakte staat dat de maatschappij tot doel heeft de Belgica te kopen en te gebruiken "*voor de vangst van zeehonden en walvissen in arctische gebieden, alsook voor verhuur aan wetenschappelijke of commerciële expedities*".
Johan Bryde, Paul Osterrieth, Christen Christensen en Albert Grisar werden benoemd tot bestuur-



De Belgica verlaat Oostende voor een van haar Arctische expedities. Postkaart circa 1905 (collectie Jozef Verlinden)

ders. De Belgica bleef onder Belgische vlag maar vertrok met een Noorse bemanning naar Sandefjord, dat haar nieuwe thuishaven werd. Haar kapitein voor de volgende jaren werd Christian Halvorsen.

Baldwin-Ziegler Expeditie

De maatschappij *Société anonyme du Steamer Belgica* was nog maar pas opgericht toen Johan Bryde de vraag kreeg om de Belgica tijdens de zomer van 1901 te verhuren aan de Amerikaanse Baldwin-Ziegler expeditie (13). De schatrijke zakenman William Ziegler uit New York hoopte eeuwige roem te verwerven door een expeditie ter ontdekking van de geografische noordpool te sponsoren. Deze expeditie, onder leiding van Evelyn Balwin, zou vertrekken van Franz Josef Land en trachten over het pakijs de noordpool te bereiken. Ze zou van de pool terug naar het zuiden keren via Groenland en daarom dienden depots gebouwd te worden langs de kust van Oost-Groenland ter hoogte van Shannon Eiland en Bass Rock, de meest noordelijke punten die schepen doorgaans in de zomer kunnen bereiken. Drie schepen werden gebruikt door de expeditie: de America, de Frithjof en de Belgica. De eerste twee schepen werden gebruikt om de manschappen en materialen naar Franz Josef Land te brengen, de Belgica zou naar Groenland varen.
De Belgica werd in Sandefjord volgestouwd met materialen om hutten te bouwen, met voedsel, kolen, kledij, meubilair, munitie, met 200 boeien die gebruikt zouden worden om boodschappen te verspreiden en met ballonnen en een waterstofgenerator om deze boeien over een afstand te vervoeren. De Belgica verliet Tromsø op 16 juli 1901 onder commando van Johan Bryde, die de activiteiten in Groenland zelf wilde leiden. Na een stop in Honnigsvaag, waar de drie expeditieschepen elkaar rendez-vous gaven, voer de Belgica op 23 juli naar Groenland, terwijl de andere schepen zich richting Franz Josef Land begaven. In augustus werd op Shannon Eiland, nabij Kaap Phillip Broke, een groot depot gebouwd. Vervolgens ging het naar Bass Rock, waar nog twee winterhutten gebouwd werden. In september keerde de Belgica terug naar Sandefjord. De hutten werden nooit gebruikt door de Baldwin-Ziegler expeditie, die niet ver noordelijk geraakte en die na een overwintering op Franz Josef Land zonder succes terugkeerde naar Amerika. De hutten werden later wel gebruikt door een Deense expeditie en door Noorse en Deense jagers, die de levensmiddelen en materialen opgebruikten. De hutten op Bass Rock hebben de tand des tijds goed doorstaan. Zij werden in 2004 door Noorse wetenschappers geïnspecteerd en 'de oudste nog bruikbare gebouwen in Noordoost-Groenland' genoemd.

Walvis- en robbenjacht

De volgende drie seizoenen, van 1902 tot 1904, werkte de Belgica in de Arctische Oceaan. In het scheepvaartmuseum van Antwerpen bewaart men nog enkele brieven over deze maatschappij die een indruk geven van de stand van zaken in 1904. In een brief van 7 juni 1904 werd aan Léonie Osterrieth, die tien aandelen in de Société Anonyme du Steamer Belgica bezat, het volgende gemeld: "*De aandelen van de Belgica zijn 1000 frank waard, ten minste als de vangst dit jaar goed is. Bij een slecht seizoen zullen de aandelen slechts 60-70% van dit bedrag halen*" (14). In dezelfde brief wordt ook vermeld dat Adrien de Gerlache aandeelhouder was geworden. Hij had zeven aandelen van elk 1000 frank overgenomen van andere aandeelhouders.
In een brief gedateerd 4 augustus 1904 schreef Johan Bryde aan Léonie Osterrieth: "*Ons schip keerde de 27ste van vorige maand in Sandefjord terug met een volle lading van de vangst langs de kusten van Oost- en Westgroenland. De lading bestaat uit 3700 zeehondenpelzen, 24 walvissen, 1 blauwe walvis, ongeveer 1200 ton spek en één ijsberenpels. Vorig jaar was het resultaat van de vangst 1733 zeehondenpelzen en 30 walvissen*" (15).
De vangst was dus goed in 1904. Op 15 november 1904 werd een balans gemaakt van de maatschappij. Er werd een winst opgetekend van 9.704 franken en de activa van de maatschappij bedroegen 170.142 frank.

De Groenlandreis van de hertog van Orléans

Philippe, hertog van Orléans (1869-1926) en chef van het Franse Huis, had zich in Engeland gevestigd tengevolge van een wet uit 1886 die hem uit Frankrijk verbande. De hertog was een verwoed reiziger en groot jager en verzamelaar van trofeeën. Hij bouwde een zeer uitgebreide collectie uit van opgezette dieren van overal ter wereld en bracht die onder in een museum in zijn kasteel. Zijn levensdoel was om na zijn dood een unieke en waardevolle verzameling van dieren te schenken aan het Museum voor Natuurwetenschappen te Parijs, wat ook gebeurde.
In juli 1904 had de hertog met zijn jacht Maroussia de Isfjord in Spitsbergen bezocht met als doel er te jagen op pooldieren. Hij had op rendieren, zeehonden en vogels gejaagd, maar voor het grotere wild moest hij meer noordelijk zijn. Zijn metalen jacht was echter niet geschikt voor navigatie in het ijs en omdat de kapitein bezwaar had geuit om hoger noordelijk te varen keerde de hertog terug naar het zuiden. De arctische natuur had hem echter zeer bekoord en hij besloot om het volgend jaar terug naar de poolgebieden te keren met een echt poolschip en met een kapitein en een bemanning die ervaring hadden met de navigatie in het ijs.
Al in september 1904 vroeg hij toelating aan de

Noorse regering om het poolschip Fram te huren, dat bekend werd door de Noordpoolexpeditie van Nansen van 1893-1896. De Noorse zeemacht ging akkoord en stelde een Noorse bemanning voor met als kapitein en expeditieleider Otto Sverdrup, terwijl de Universiteit van Oslo voorstelde om twee Noorse wetenschappers mee te laten reizen. De hertog was niet opgezet met zoveel Noorse bemoeienis. Hij wilde zelf de algemene leiding van de expeditie en wou een deels Franse bemanning. Als gevolg kreeg hij in oktober van de Noorse regering te horen dat zij de Fram als een 'nationaal monument' beschouwden dat ze niet wensten te verhuren aan een buitenlandse expeditie.

De hertog nam vervolgens contact met Johan Bryde en vroeg hem om de Belgica te huren. Bryde bracht onmiddellijk de aandeelhouders van de *Société Anonyme du Steamer Belgica* op de hoogte. Hoewel de vangst van walvissen en robben goed was in 1904 waren de vooruitzichten voor de volgende jaren minder gunstig: einde 1904 had de Noorse regering een verbod ingesteld op de vangst van walvissen langs de noordkust van Noorwegen. Er waren geruchten dat enkele grote maatschappijen hun zinnen hadden gezet op de wateren waar de Belgica actief was, en landen die tot dan toe vrij inactief waren geweest rustten ook vloten uit voor walvisvangst. De aandeelhouders besloten dan ook het zekere voor het onzekere te nemen en sloten een gunstig huurcontract af.



Staf van de Groenland-expeditie aan boord van de Belgica te Bergen, mei 1905.
V.l.n.r. Karlsen, Mérite, de hertog van Orléans, Récamier, de Gerlache, Andreassen en Bergendahl
(uit *L'illustration*, 1905)

Adrien de Gerlache, die als aandeelhouder van de *Société Anonyme du Steamer Belgica* op de hoogte werd gehouden van de onderhandelingen met de hertog, vernam dat deze in Frankrijk een commandant aan het zoeken was met ervaring in ijsnavigatie maar daar geen geschikte kandidaat vond. Hij zag kans om zelf met zijn Belgica een echte poolreis te ondernemen en vroeg de hertog om een persoonlijk gesprek. Beide mannen ontmoetten elkaar voor het eerst einde 1904.

De hertog kon zijn plannen uitleggen: de jacht op pooldieren met als doel zijn museum ter verrijken en, de kust van Oost-Groenland bezoeken en trachten een zo hoog mogelijke breedtegraad te bereiken. De kruistocht, die oorspronkelijk bedoeld was om de jachtlust van de hertog te bevredigen en om nieuwe gebieden te ontdekken, kreeg onder impuls van Adrien de Gerlache een wetenschappelijk karakter. Midden januari 1905 bevond de Gerlache zich in Noorwegen om de expeditie voor te bereiden. Tegen de zomer was de expeditie klaar. Het schip was Belgisch en de expeditie voer dus onder Belgische vlag. De expeditie stond uiteraard onder leiding van de Hertog van Orléans. Adrien de Gerlache was commandant van de Belgica en verantwoordelijke voor het wetenschappelijk onderzoek (16).

Op 3 juni verliet de Belgica de haven van Tromsø. Omdat het seizoen nog niet ver genoeg gevorderd was voor navigatie in het pakijs rond de Groenland Zee, verbleef de expeditie van 6 juni tot 7 juli in Spitsbergen, waar de hertog een aanzienlijke collectie van poolvogels aanlegde en waar op de verschillende soorten van zeehonden werd gejaagd.

Op 7 juli begon het schip de rand van het pakijs van de Arctische Oceaan in westelijke richting te volgen. De wetenschappers aan boord begonnen met het oceanografisch onderzoek. Ze deden dieptepeilingen, bepaalden de temperaturen van het water op verschillende diepten en deden vangsten met het sleepnet. Vanaf dan werd elke gelegenheid gebruikt om metingen te doen.

De volgende dagen werd de rand van het pakijs gevolgd in de hoop een opening te vinden die toeliet het pakijs binnen te dringen, met de bedoeling de Groenlandse kust te bereiken op hoge breedtegraad en om nieuwe gebieden te ontdekken. Op 21 juli om 2 uur in de morgen kwam men bij een grote opening in het pakijs. De Belgica bevond



Reisweg in 1905
(kaart door Jozef Verlinden, naar een originele kaart in het Frans)



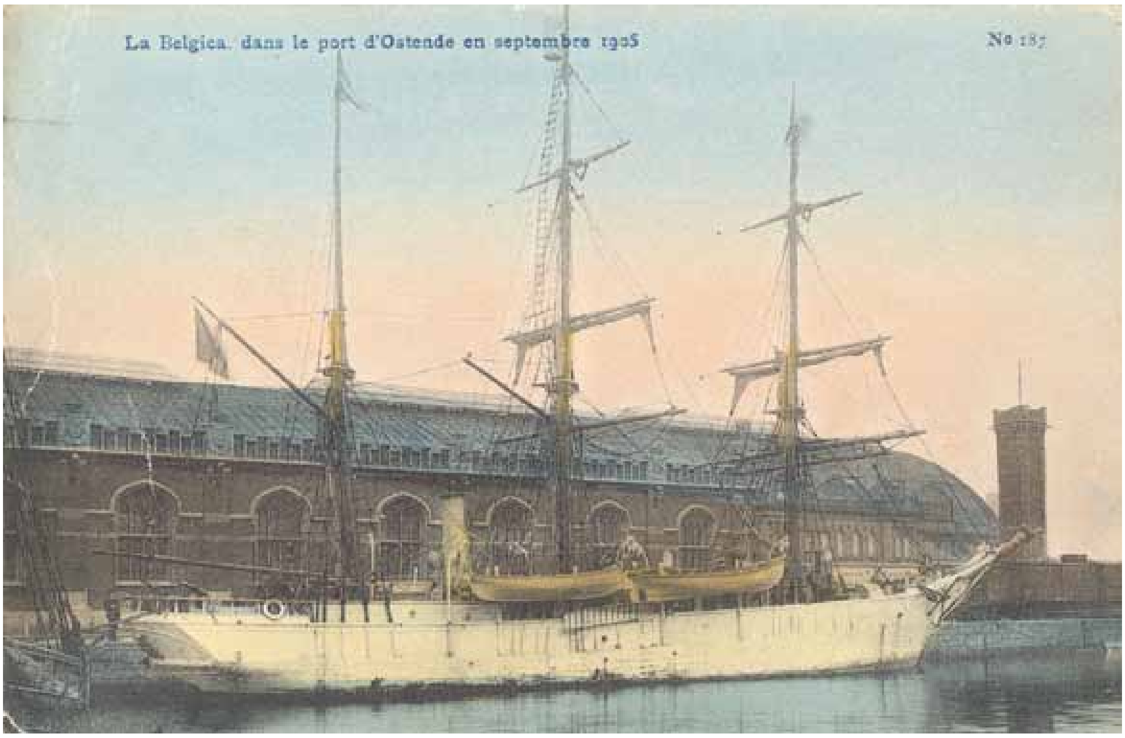
De Belgica in Oostende, daags na haar terugkeer uit Groenland, september 1905
(foto collectie Jozef Verlinden)

zich toen op 76°12'N en 5°40'W en er werd beslist om het schip in de opening te sturen. De volgende dagen werkte de Gerlache zich een weg door het ijs en de expeditie kreeg op 24 juli 's avonds in de verte de bergtoppen te zien van Koldewey Eiland en van Koning Willem Land, ontdekt in 1870 door de Duitse expeditie met de Germania. Na beuken en rammen van het ijs bereikte de Belgica de 26ste een gebied met vele kanaaltjes en tegen de avond kwam het schip in open water op relatief korte afstand van Kaap Bismarck, het meest noordelijke punt tot dan bereikt. De volgende dagen raakte men steeds noordelijker en werden nieuwe gebieden ontdekt.

Er werd een landing gemaakt op een eiland dat de naam Ile de France kreeg. Van 30 juli tot 4 augustus bracht de expeditie de kust van Groenland tussen 77° en 79°N in kaart. Op 30 juli bereikte de Belgica haar hoogste breedtegraad langs deze kust: 78°16'N in 16°48'W. In totaal werden 28 nieuwe namen gegeven aan de ontdekte kapen, eilanden, fjorden, banken, bergen en land, waaronder Bank van de Belgica, Kaap Albert van België en Pic de Gerlache. Op 5 augustus begon de Belgica aan de terugreis naar het zuiden. De volgende dagen was de Belgica voortdurend in gevecht met het ijs, maar het schip vorderde steeds meer naar het zuiden. De hertog profiteerde van de vaart door het ijs om zijn collectie uit te breiden met meerdere ijsberen en walrussen. Pas op 18 augustus in 70°26'N en 14°27'W bereikte de Belgica opnieuw de open zee. Op 22 augustus liet men het anker neer in Reykjavik. Na nog haltes in Peterhead, Lowestoft en Dover arriveerde de expeditie ten slotte op 12 september in Oostende.

Hoewel deze reis kort was leverde ze een rijke oogst aan resultaten op. De hertog stelde een belangrijk krediet ter beschikking voor de publicatie ervan, wat leidde tot een prachtig werk met als titel *Croisière océanographique accomplie à bord de la Belgica dans la Mer de Grönland en 1905*. De wetenschappelijke resultaten werden in 1907 gepubliceerd in Brussel in een boek dat 11 hoofdstukken en 79 illustraties bevat. Het werk wekte destijds bewondering op in de internationale wetenschappelijke wereld.

Op gebied van oceanografisch onderzoek leverden de Belgica expedities naar de beide poolgebieden



De Belgica in Oostende, september 1905. Ingekleurde postkaart (collectie Jozef Verlinden)

uitzonderlijke resultaten op. Rond de voorgevel van het Oceanografisch Museum in Monaco, dat in 1910 werd opgericht, werden de schepen van de twintig belangrijkste oceanografische expedities tot dan gebeeldhouwd. Twee poolschepen zijn er afgebeeld: de Fram en de Belgica.

De Belgica als Belgisch schoolschip

In december 1904 werd het eerste Belgische schoolschip, de Comte de Smet de Naeyer, te water gelaten. Na een eerste verre zeereis naar Chili werd de driemaster, de trots van de Belgische koopvaardij, wat getransformeerd en beter uitgerust. In februari 1906 lag ze aan de rede van Antwerpen voor een grote opknapbeurt en ter aanvulling van de aanmonstering. Vele kandidaat-officieren monsterden aan. Op 11 april vertrok het schoolschip uit Antwerpen naar Zuid-Afrika. Het schip kwam niet ver en leed op 19 april 1906 bij ruw weer in de Golf van Gascogne schipbreuk. Hierbij kwamen de kapitein en 33 van de 59 bemanningsleden om het leven. Het hele land was in rouw en alle kranten berichtten uitgebreid over de catastrofe.
Om de overlevende cadetten de kans te geven om hun professionele stage verder te zetten bood Adrien de Gerlache hen begin mei 1906 de kans om een wereldreis te maken aan boord van de Belgica. De pers maakte onmiddellijk dit genereus voorstel bekend maar dat leidde tot bezwaren en kritieken (17). De krant *L'Etoile Belge* toonde zich van in den beginne tegenstander van het voorstel en schreef: "*De Belgica is zeker een goed scheepje* (...) *maar uiteindelijk is het slechts een klomp van iets meer dan 200 ton waarin weinig plaats is voor goederen. Wij vragen ons zelfs af waar een twaalftal kadetten kunnen gelogeerd worden, als het niet in het tussendek is, zonder verse lucht en zonder daglicht* (...) *de kadetten zouden bij de duivel gelogeerd zijn, zoals de walvisvaarders*" (18).
In een brief, gedateerd Sandefjord 10 mei 1906, reageerde de Gerlache als volgt:"*De Belgica is een klomp van 300 ton – en niet van 200 ton. Maar ik ken vele dergelijke klompen, niet veel groter, die lange en succesrijke tochten maakten, met veel meer bemanningsleden dan de overlevenden van het grote zeilschip waarvan wij thans het verlies betreuren*". Vervolgens schreef hij dat deze klomp "*recht heeft op een meer respectvolle benaming*" gezien de staat van dienst waaraan haar naam verbonden is (19).
De Gerlache bleef 'zijn' *Belgica* verdedigen tegenover de kritieken en stelde dat "*dank zij aanpassingen die zonder uitstel dienen aangevat te worden* (...) *de jonge mensen er lucht en licht in overvloed zouden hebben en dat er alle gewenste cursussen kunnen gegeven worden* (...) *ik heb onze Regering voorgesteld om slechts een krediet toe te stemmen als men geconstateerd heeft dat de Belgica beantwoordt aan alle eisen van comfort, van veiligheid en van waardige vertegenwoordiging van ons land* (...)".
Op 14 mei schreef de Gerlache een brief aan de minister van nijverheid en arbeid, Gustave Francotte, waarin hij een gedetailleerd rapport gaf over zijn aanbod. Hij eindigde zijn uiteenzetting met: "*De Belgica zou slechts dienen als tijdelijk schoolschip, maar het zal een Belgisch schoolschip zijn. Het is Belgisch door haar vlag, Belgisch door haar naam, en Belgisch door haar verleden*" (20).
M. Francotte legde het document voor aan de *Association maritime*. Deze bestudeerde het voorstel en schreef op 29 mei 1906 dat ze de Gerlache



Monument voor de slachtoffers van de schipbreuk van het eerste Belgische schoolschip Comte de Smet de Naeyer
(foto O. Pauwels)

hartelijk dankte voor zijn voorstellen, waarvan zij de motieven zeer apprecieerden, en dat zij het betreurden dat ze nochtans *"een ongunstig gevolg moesten aan geven"*.
Op 15 juli 1906 publiceerde Belgique Maritime et Coloniale de volgende regels: *"indien de Belgica was uitgerust toen het voorstel daartoe werd gedaan, dan was zij nu ongetwijfeld reeds op zee met haar bemanning van jonge moedige mannen, onder leiding van een zeeman die reeds bewijzen leverde van zijn kunnen"*. Dit was het laatste schrijven over dit mooi initiatief, dat geen vervolg kende. Het volgende jaar kreeg de marine een nieuw opleidingsschip, dat dezelfde naam droeg als het vorige. Het deed dienst van 1907 tot 1932, het jaar waarin de schoenerbark met de naam Mercator te water werd gelaten.

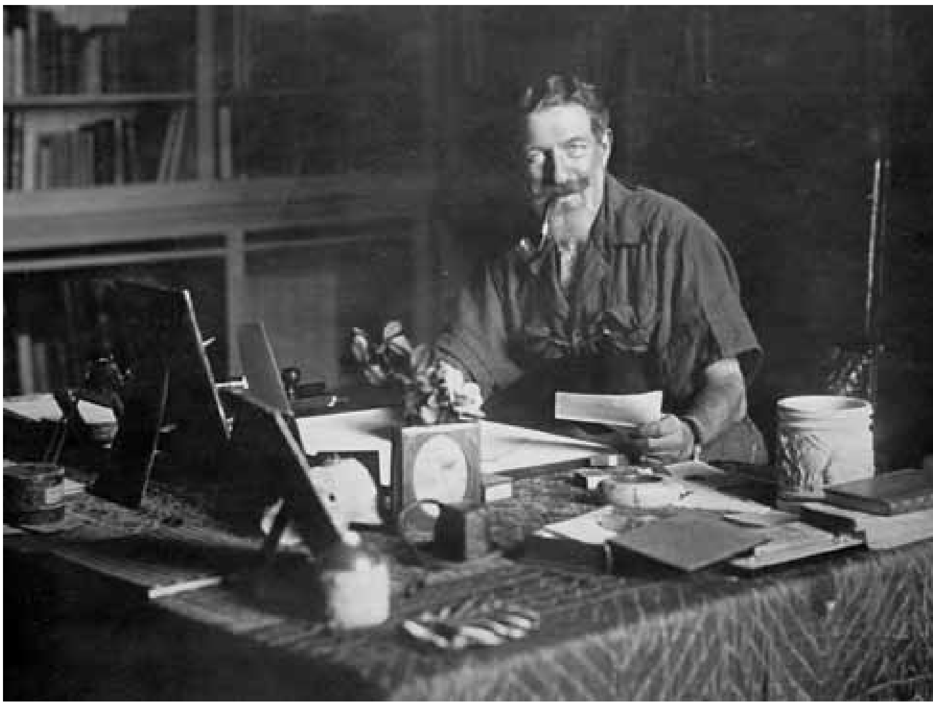
De hertog van Orléans en de Belgica

Na de Groenlandreis wilde de hertog nog andere poolreizen maken en hij wilde daarom de Belgica kopen. Na onderhandeling met de *Société Anonyme du Steamer Belgica* kocht hij het schip op 14 juli 1906 voor de som van 130.000 franken (21). De maatschappij werd vervolgens opgedoekt. De aandeelhouders van de *Société anonyme du Steamer Belgica* waren toen Paul Osterrieth (8 aandelen), Robert Osterrieth (2 aandelen), Léonie Osterrieth (13 aandelen), baron Gaston de Vinck (3 aandelen), Roger Erhardt (2 aandelen), Albert Grisar (5 aandelen), Henry Thys (5 aandelen), Gaston de Gerlache de Gomery (5 aandelen), Adrien de Gerlache de Gomery (7 aandelen) en Johan Bryde (50 aandelen).

De Belgica als plezierschip

Uit tal van krantenartikelen blijkt dat de hertog van Orléans Oostende vaak bezocht en dat hij graag vrienden en kennissen uitnodigde aan boord van de Belgica. Na een glaasje of een lunch aan boord vertrok hij dan met zijn gezelschap per auto voor een uitstap in de omgeving. Ook Adrien de Gerlache werd geregeld in Oostende gezien waar hij de Belgica kwam inspecteren of klaarmaken voor een reis.
De hertog maakte een zeldzame keer een plezieruitstap met zijn schip. Zo maakte hij van 22 tot 30 augustus 1906 met enkele genodigden een tocht met de Belgica naar Nederland, met de Gerlache als commandant van het schip. Zij bezochten er de steden Amsterdam, Alkmaar, Rotterdam, Dordrecht en keerden terug via Antwerpen. Omdat de hertog vereerd was dat de Royal Yacht Club van Antwerpen hem eerder tot erelid benoemde, liet hij de ganse bemanning het insigne van deze club op haar uniform aanbrengen en de Belgica voer onder het vaandel van de Yacht Club.
Met de hertog, de virtuele koning van Frankrijk, als eigenaar van de Belgica, was het normaal dat vaak belangrijke personen het schip bezochten. Op 22 augustus 1906 's morgens, de dag van de afvaart naar Nederland, werd prins Albert in

De hertog van Orléans in zijn kasteel Manoir d'Anjou nabij Brussel, waar hij vanaf 1913 woonde tot aan zijn dood in 1926
(foto collectie Jozef Verlinden)



Oostende gezien en hij werd door de pers gevolgd (22). Hij bracht een bezoek aan de Belgica, waar Adrien de Gerlache hem opwachtte en hem een uitgebreide rondleiding gaf. Waarschijnlijk nam de prins deel aan de uitstap naar Nederland. Albert I was niet de enige Belgische koning die de Belgica bezocht. Eerder al, op 18 augustus 1897, net voor haar vertrek naar Antarctica, bezocht ook koning Leopold II het schip, eveneens in Oostende. Vermoedelijk werden meerdere korte uitstappen met de Belgica gedaan, maar over de reis naar Nederland en het bezoek van prins Albert van België werd veel geschreven in de toenmalige pers.
De hertog hield van de Belgica. Hij liet een perfecte replica van de cabine van de Belgica maken, die eerst in zijn museum in Engeland en dan in België werd geplaatst. Na zijn dood werd deze replica van 1928 tot 1966 tentoongesteld in het Museum van de Hertog van Orléans (*Musée du Duc d'Orléans*), dat een onderdeel vormde van het Natuurhistorisch Museum te Parijs. Daarna sloot het museum en de replica belandde in de kelders van het Natuurhistorisch Museum. Uiteindelijk werd de replica verwijderd en vernietigd.

Danmark Expeditie

De hertog had de Belgica nog maar net in zijn bezit toen hij benaderd werd om het terug te verkopen (23). In Denemarken was Mylius-Erichsen bezig om een Noordoost-Groenland Expeditie te organiseren die bekend zou worden als de Danmark Expeditie. De Denen wilden de laatste graden onbekend gebied van Oost-Groenland ontdekken. Hun werk zou beginnen vanaf de kusten die de hertog zojuist ontdekt had. De Denen hadden een geschikt poolschip nodig en nadat een vertegenwoordiger van de expeditie, de Deen Thor Tulinius, van Johan Bryde vernam dat de Belgica misschien kon teruggekocht worden vroeg Mylius-Erichsen aan Tulinius om de hertog te contacteren. Om het hogere belang te dienen ging de hertog op 13 november 1906 akkoord met de verkoop. Hij liet een contract met Tulinius regelen door Johan Bryde.
Na het akkoord van de hertog kwamen de leden van de Deense expeditie naar Sandefjord om aan boord van de Belgica de voorbereidingen te starten. De Denen hesen de Deense vlag op de Belgica en zij waren van plan om na de definitieve overdracht de Belgica om te dopen tot Danmark. Mylius-Erichsen had echter problemen om de nodige fondsen bij elkaar te krijgen en de onderhandeling met Bryde werden steeds ingewikkelder. Uiteindelijk werd de koop afgelast. Tenslotte kocht Mylius-Erichsen de Noorse robbenjager Magdalena, die veel goedkoper was dan de Belgica, en het was dat schip dat de naam Danmark kreeg. In het Deens Pool Instituut bewaart men in de archieven over de Danmark Expeditie nog een schilderij uit 1906 dat de Belgica toont in Sandefjord met Deense vlag.

De expedities van 1907 en 1909

In 1907 en 1909 maakte de hertog twee poolreizen met de Belgica (24), telkens met Adrien de Gerlache als commandant. In 1907 wilde de hertog de Kara Zee bezoeken en, als de omstandigheden het toelieten, er zo ver mogelijk in doordringen. De expeditie verliet Vardö op 8 juli 1907 en bereikte op 12 juli de westkust van Nova-Zembla. De volgende dag voer de Belgica de Matotchkin Schar, een straat die beide delen van Nova-Zembla scheidt, binnen. Op 15 juli bereikte het schip de Kara Zee, die volledig bedekt was met compact pakijs. De Gerlache trachtte een eind in het ijs door te dringen maar raakte gevangen. Zo begon een drift in zuidelijke richting die een maand zou duren. Van die gelegenheid maakten de wetenschappers gebruik om in het pakijs oceanografische waarnemingen en vangsten van zeeorganismen te doen. Pas op 21 augustus bereikte de Belgica weer de open zee en de expeditie maakte nog een tocht langs de westkust van Nova-Zembla tot de 78ste breedtegraad. Op 4 september keerde de expeditie terug naar Noorwegen.

In 1909 maakte de hertog zijn derde en laatste arctische reis met de Belgica. Hij wilde deze keer een grote cruise maken van Oost Groenland naar Spitsbergen en dan naar Franz Josef Land.
De expeditie verliet Tórshavn op 16 juni 1909 en bereikte zes dagen later Jan Mayen, waar een landing werd gemaakt. Van daar werd koers gezet naar Groenland. De Belgica bereikte de Groenlandse kust op 73°05'N en volgde ze tot Pendulum Eiland, waar verdere voortgang bemoeilijkt werd door ijs. De Gerlache keerde daarom terug naar het zuiden tot hij uit het ijs raakte. Vervolgens, op 73°N en 14°O, begon de Belgica terug noordwaarts



De Belgica in de Pomorskaija Baai, Nova-Zembla, op 27 augustus 1907 (uit D'Orléans P., *La Revanche de la banquise*, Parijs, 1909)

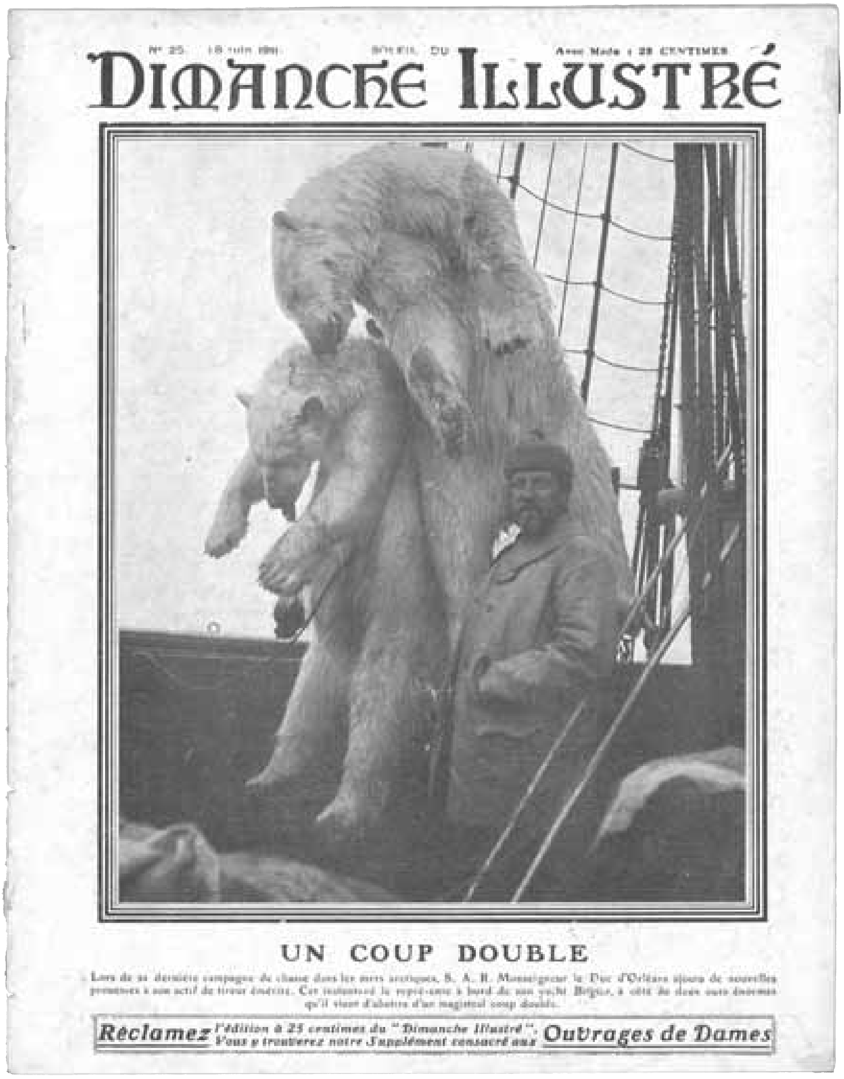
te varen langs de buitenrand van het pakijs. Hij bereikte 78°10'N in 13°20'O, wat op korte afstand is van de Bank van de Belgica. Ook hier bevond hij zich in niet geëxploreerd gebied en er werden dieptepeilingen gedaan. Vervolgens zette hij koers naar Spitsbergen, waar op 21 juli aangelegd werd in Longyearbyen, om kolen in te slaan. Na nog een bezoek aan de Van Muyens Baai zette de Belgica haar reis verder. Op 30 juli omzeilde ze de zuidelijke kaap van Spitsbergen en begaf zich vervolgens noordwaarts en dan naar het oosten langs de rand van het pakijs. Op 13 augustus passeerde de expeditie de kusten van Nova-Zembla en ze keerde dan naar het westen, zoekende naar een opening in het pakijs die toeliet Franz Josef Land te bereiken. Op 60°W vond de Gerlache een kanaal en na ongeveer honderd kilometer door min of meer dicht ijs gevaren te hebben vond hij open water dat zich uitstrekte tot Franz Josef Land. Op 17 augustus bereikte de expeditie Pritchet Eiland in 80°24'N, 54°20'O, waar ze tot 20 augustus verbleef. Dan begon men de terugkeer naar het zuiden. Na nog een landing op Hopen Eiland zette de Belgica koers naar Tromsø, waar ze op 1 september 1909 arriveerde. Deze laatste expeditie was vooral afgestemd op de jacht van de hertog.
Na deze poolreizen was de verzameling pooldieren van de hertog quasi volledig. Hij dacht er misschien aan om nog een poolreis te maken maar dat kwam er niet van en de hertog stelde de Belgica te koop. Er waren talrijke aanbiedingen om het schip te kopen maar die liepen aanvankelijk op niets uit.

Panama

In 1914 bereidde de Gerlache een project voor van de oversteek van de Atlantische Oceaan met de Belgica om met haar de feestelijke opening van het Panama Kanaal op 15 augustus bij te wonen. In coördinatie met verschillende andere schepen die naar Panama zouden varen werd een oceanografisch programma afgesproken (25). Het project diende afgeblazen te worden door het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog.

De Isfjord

In 1916 werd het Noorse staatsmijnbouwbedrijf *Det Norske Spitsbergen Kullkompany* (SNSK) opgericht dat tot doel had bestaande koolmijnen op Spitsbergen uit te baten. De maatschappij had een schip nodig dat kon dienst doen op de route tussen Spitsbergen en Noord-Noorwegen. Ze stelde Cato Rachlew, een officier van de Noorse marine die had deelgenomen aan de Belgica expedities van 1907 en 1909, aan als onderhandelaar met de hertog. Tijdens zijn onderhoud met de hertog preciseerde Rachlew dat de Belgica zou gebruikt wor-



De hertog en zijn buit aan boord van de Belgica (uit *Soleil du Dimanche Illustré*, 1911)

den "*door een nieuw Noors syndicaat dat opgericht werd voor de uitbating van koolmijnen in Spitsbergen en dat zij uitsluitend zou gebruikt worden voor het transport van mannen, materialen en provisies tussen Noorwegen en Spitsbergen*" (26). Er werd een prijs overeengekomen van 130.000 kronen. Tijdens een vergadering op 28 april 1916 ging SNSK akkoord met die voorwaarden en enkele dagen later, op 2 mei 1916, werd de akte van overdracht door de hertog getekend. Het schip kwam zo onder Noorse vlag en werd herdoopt tot Isfjord, naar de fjord in Spitsbergen die ligt langs Longyearbyen. Haar nieuwe commandant werd Carl Julius Evensen, een bekend poolreiziger.
In de scheepswerf Framaes Mek in Sandefjord werden belangrijke aanpassingen aan de Belgica gedaan, zodat vele passagiers konden vervoerd worden: er werden cabines gebouwd voor dames en er tal van nieuwe hutten in het ruim. In augustus 1916 begon de Isfjord haar eerste reis naar Lonyearbyen met aan boord een honderdtal passagiers die zouden worden tewerkgesteld in de mijnen (27). Op de terugweg nam het schip kolen mee die de vroegere mijnuitbater had achtergelaten. Het was de bedoeling van SNSK om de Isfjord jaarlijks zeven reizen tussen Noorwegen en Longyearbyen te laten maken maar haar vijfde reis in 1916, die begon op 20 september in Tromsø, werd meteen haar laatste. De ijscondities waren dat jaar zeer streng en de Isfjord raakte wegens ijs niet verder dan 30 km van Longyearbyen. De passagiers dienden uiteindelijk op ski's of te voet de afstand naar het mijnstadje af te leggen terwijl de provisies gedragen werden door paarden. Het schip raakte nog een tijd gevangen in het ijs en er diende een weg door het ijs gemaakt te worden door gebruik van explosieven. Uiteindelijk verliet het schip Spitsbergen op 22 oktober met als cargo 100 ton kolen en een aantal passagiers.

Toen de SNSK de Belgica had gekocht wisten zij dat het schip een algemene inspectie en herstellingen nodig had, maar omdat men dringend kolen nodig had voor gebruik door de Noorse spoorwegen werd de inspectie uitgesteld. In oktober 1916 vond deze dan toch plaats in de scheepswerf van Tromsø. Er werd vastgesteld dat reparaties nodig waren voor een bedrag van 140.000 kronen. Bovendien stelde de Norske Veritas dat het schip pas kon geclassificeerd worden voor gebruik in het ijs na bijkomende herstellingen die nog eens 60.000 kronen zouden kosten. SNSK besliste daarom dat een moderner schip nodig was en stelde de Isfjord te koop. Hoewel haar carrière kort was, waren de reizen van de Isfjord belangrijk omdat ze het begin waren van een succesrijke start van SNSK, die de weg baande naar de Noorse soevereiniteit over Svalbard enkele jaren later.

Opnieuw Belgica – visbedrijf en kolenponton

Omdat dit meer geld opbracht werd de Isfjord in stukken verkocht. De masten, de zeilen, de boegspriet, de brug, de ijsbescherming, de boten, het meubilair en allerhande materialen werden apart verhandeld. Laat in 1918 kocht Kristian Holst, een importeur van kolen in Noorwegen, haar romp met stoommoter en haar meertouwen. Holst hernoemde het schip Belgica en bouwde het om tot een visverwerkend bedrijf. Zij maakte in het kabeljauwseizoen, van januari tot maart, tochten naar de Lofoten Eilanden. Vissers kwamen met hun vangst langszij de Belgica, verkochten hun vis en gooiden hun vangst aan dek. Arbeiders bewerkten de vis, zouten die in en bewaarden die in het ruim. De kuit van de vissen werd gezouten, in vaten bewaard, en verkocht als aas voor de Spaanse sardinevangst industrie. De stoomketel van het schip produceerde stoom voor de raffinaderij van leverolie van kabeljauw. Buiten het visseizoen was de Belgica gestationeerd te Harstad en deed ze dienst als opslagplaats voor visproducten. In de late dertiger jaren van de 20ste eeuw werden haar hoofdmotor weggenomen en deed zij alleen nog dienst als kolenponton en cargoschip, met een kleine stoommotor die diende om de takels te bedienen en om het anker op te halen (28).

De Belgica terug naar België

Het is zeker dat Adrien de Gerlache in de jaren 1920 meermaals getracht heeft om Belgische autoriteiten en geldschieters te overtuigen om de Belgica terug te kopen. Hij vond dat het poolschip deel moest uitmaken van het Belgisch nationaal patrimonium. Hij kon echter niet voldoende interesse opwekken omdat de kosten om het schip terug in haar oorspronkelijke toestand te brengen te hoog waren (29).
Op 22 augustus 1938 werd een herdenking van de veertigste verjaardag van de Belgica-expeditie georganiseerd door de Belgische Zeevaartbond, het Aardrijkskundig Genootschap van Brussel en de Belgisch-Poolse Vriendenkring (30). In Hotel Atlanta in Brussel waren tal van genodigden aanwezig op een lunch, waaronder twee overlevenden van de Belgica-expeditie, Jules Melaerts en Antoni Dobrowolski. Verder waren ook de vrouw en de oudste zoon van Adrien de Gerlache aanwezig, de twee zonen van Georges Lecointe, en vele anderen. Tijdens het dessert sprak Paul Ramlot, voorzitter van de Belgische Zeevaartbond, de genodigden toe. Hij sprak zijn verontwaardiging uit over het feit dat de Belgische regering destijds de Belgica had verwaarloosd en verkocht, terwijl andere landen hun bekende schepen met veel meer

eer behandelen. Hij vond het schandelijk dat het schip, ontmast, dienst deed als kolenponton nabij de Lofoten Eilanden. Ramlot drukte de wens van de Zeevaartbond uit dat België de Belgica zou terugkopen, om deze vervolgens terug in haar oorspronkelijke vorm te brengen. Het schip zou als tentoonstellingsschip kunnen ondergebracht worden in de bassins van Oostende of Antwerpen. De Zeevaartbond schreef de regering aan en er werden voordrachten gegeven over de Belgica en haar expedities. Het initiatief van de Zeevaartbond kwam echter te laat wegens het uitbreken van Tweede Wereldoorlog.

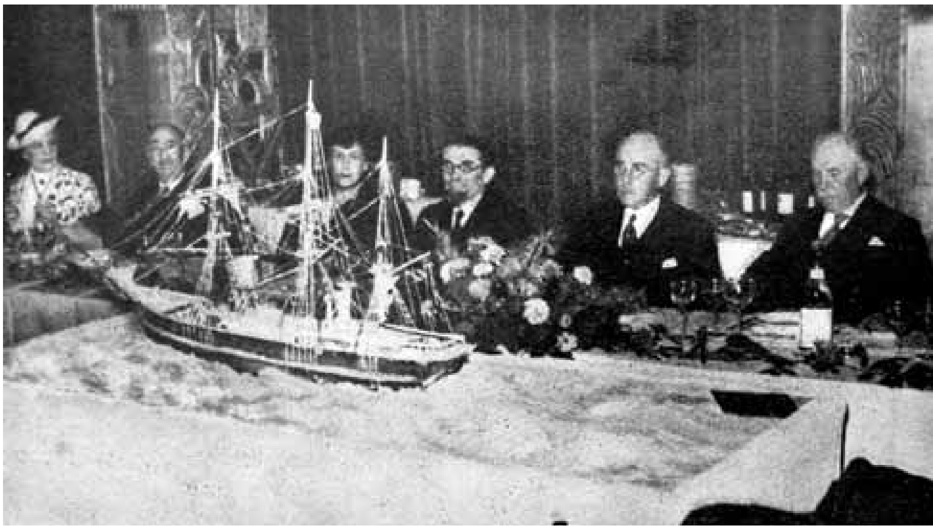
Munitiedepot

In april 1940 vielen Duitse troepen Noorwegen binnen. Britse troepen die in Harstad landden om te helpen bij de verdediging van Noorwegen gebruikten de Belgica en laadden haar met munitie, vooral schietkatoen. Het schip werd naar Brurvik gesleept waar ze ankerde. Op 9 mei vroeg in de morgen werd een oliedepot in Harstad aangevallen door zes Duitse bommenjagers. Een Heinkel 111 kreeg de Belgica in zicht en liet haar bommen vallen. Het schip zelf werd niet geraakt, maar het raakte lek tengevolge van de schokgolven en zonk (31).

Het wrak van de Belgica

Gedurende een halve eeuw raakte het schip uit het zicht en werd het vergeten. In 1990 vonden leden van een duikersclub uit Harstad het wrak van een schip te Brurvik, nabij Harstad, op een diepte van ongeveer 20 meter en op een kleine 200 meter uit de kust. Het duurde nog een tijd voordat men besefte dat het over de Belgica ging. Informatie over het wrak bleef lange tijd lokaal tot de Noor Kjell-G. Kjaer in 2005 een artikel *Belgica in the Arctic* in de *Polar Record* publiceerde, waarin hij over de vondst van de Belgica schreef (32). Dit artikel leidde in België tot een hernieuwde interesse voor het schip.

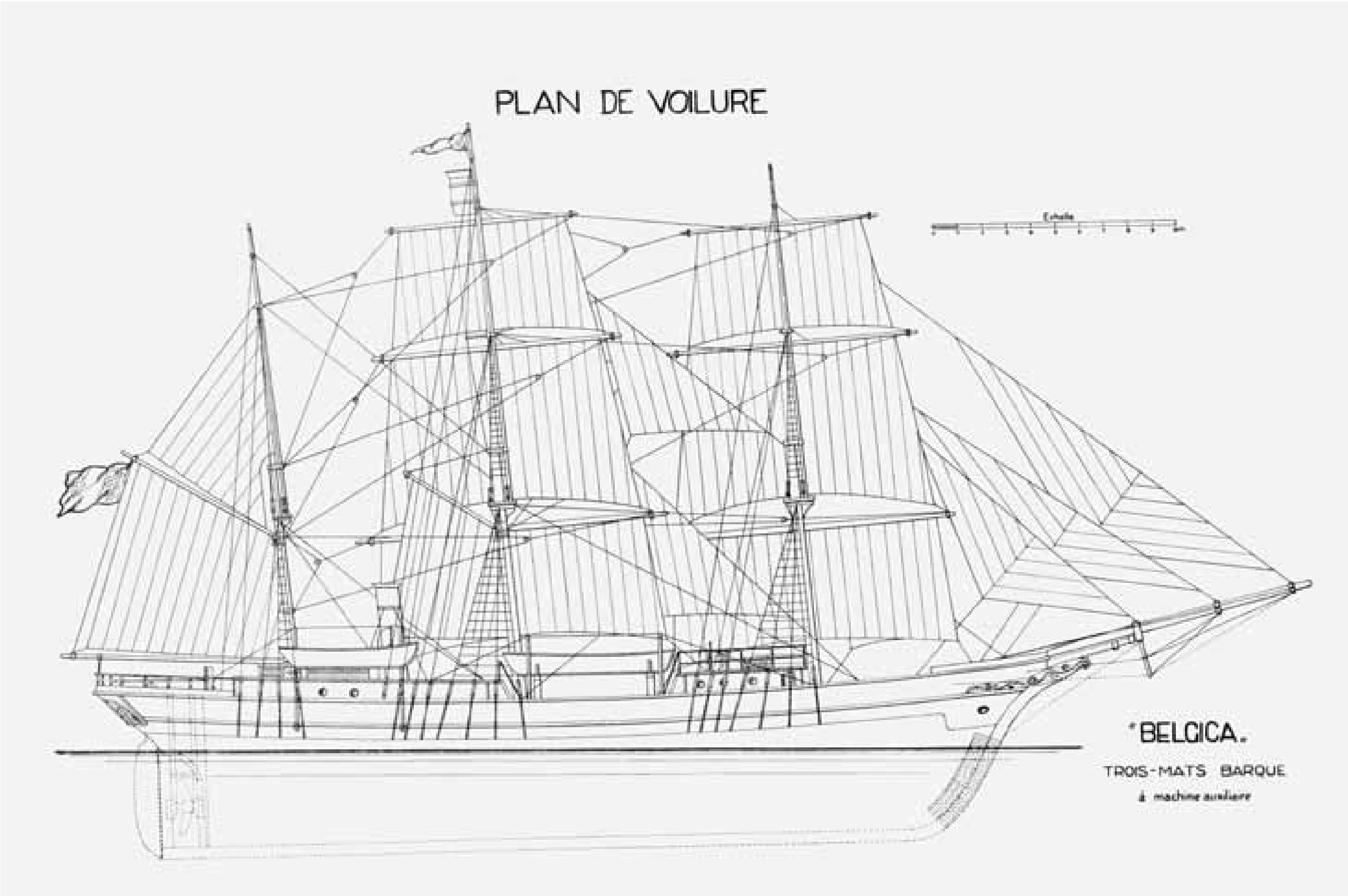
In oktober 2006 werd in Oostende het Belgica Genootschap opgericht dat onder meer tot doel heeft om een studie te maken van en onderzoek te organiseren naar het wrak van de Belgica en om alles in het werk te stellen om het wrak geheel of gedeeltelijk te lichten, te conserveren en tentoon te stellen in een Belgische stad. Het Belgica Genootschap werd eigenaar van de Belgica en organiseerde verschillende expedities naar het wrak. Leden van het genootschap brachten het wrak in kaart en namen stalen hout en metaal voor onderzoek in gespecialiseerde laboratoria (33). In augustus 2007 startte de vzw De Steenschuit in Boom het project New Belgica, dat een replica van de Belgica wil bouwen. De kiellegging van het schip vond plaats op 9 september 2007. Het project wordt gesteund door een Europese subsidie.



Herdenking van de verjaardag van de Belgica-expeditie in hotel Atlanta, 22 augustus 1938 (uit *Revue de la Ligue Maritime Belge*, 1938)

Op 26 en 27 oktober 2009 werden door de Universiteit van Hasselt een symposium en workshop georganiseerd onder de titel *Conservation of Historic Wrecks for Future Generations*. Het organiserend comité nodigde vijf internationaal erkende experten uit die jarenlange ervaring hadden met de conservatie van scheepswrakken, zoals de Vasa, Mary Rose, Batavia, vikingschepen en andere. Zij onderzochten de bestaande gegevens over het wrak van de Belgica. De conclusies waren dat het schip in slechte toestand was en dat het ophalen van het wrak in zijn geheel onmogelijk was en zou leiden tot het ineenzakken van de structuur onder haar eigen gewicht. Het ophalen in delen was mogelijk, maar zou enorme kosten met zich meebrengen en vele jaren in beslag nemen (34).

De experts stelden voor om het wrak van de Belgica ter plaatse te laten en om het te gebruiken voor wetenschappelijk onderzoek. Het wrak ligt niet diep en wetenschappers kunnen de snelheid en het mechanisme van de afbraak van het hout en de metalen componenten monitoren. Dergelijke gegevens, gekoppeld aan plaatsspecifieke gegevens over de aard van het lokale zeewater, de natuur van de onderliggende bodem en het lokale zeeleven, kunnen belangrijke informatie leveren voor de conservatie van andere maritieme schatten. Een studie van de explosieven die nog aan boord zijn kan bovendien informatie geven over de biodegradatie en de biochemische attenuatieprocessen van deze stoffen. Dergelijke gegevens kunnen gebruikt worden bij de risico-evaluatie van de wereldwijde verspreidde munitie die nog aanwezig is op de bodem van de oceanen. De experten waren het unaniem eens om de *in situ* conservatie van de Belgica aan te bevelen en om het schip te gebruiken voor wetenschappelijke observatie. Op die wijze zou de Belgica opnieuw dienen als internationaal platform voor de wetenschap.



Plannen van de Belgica
(uit *Fragments du récit de voyage par Adrien de Gerlache de Gomery*, 1938)

Jozef Verlinden is doctor in de wetenschappen en al jaren gefascineerd door de poolgebieden. Hij nam als gids en voordrachtgever deel aan heel wat poolcruises van Asteria Expeditions en bezocht de gebieden ontdekt door Adrien de Gerlache in Antarctica en in Noordoost-Groenland. Hij publiceerde verschillende artikels en boeken over de Gerlache en zijn poolexpedities (35).

EINDNOTEN

1
De Noorse firma A/S Oceana werd op 23 februari 1887 opgericht in Sandefjord door Christen Christensen en door C. Lindenberg van de Duitse firma Woltereck & Robertson uit Hamburg. Ze kocht en verwerkte robben- en walvisolie. Christen Christensen, reder uit Sandejord, was manager. De firma werd bekend omdat ze in 1892-93 en 1893-94 schepen naar Antarctica zond om daar de mogelijkheden van walvisvangst na te gaan.

2
De inhouten zijn een verzamelnaam voor alle stukken hout die het opstaande geraamte van een schip vormen, in hoofdzaak de spanten en de ribben.

3
DE GERLACHE DE GOMERY A., *Fragments du récit de voyage, Résultats du Voyage de la Belgica en 1897-1899*, Antwerpen, 1938, p. 11-12.

4
DE GERLACHE A., *Quinze Mois dans l'Antarctique*, Brussel, 1902.

5
Zie voetnoot 4.

6
Zie voetnoot 4.

7
De meest gedetailleerde beschrijving van de Belgica met de plannen van de bouw in: DE GERLACHE DE GOMERY A., *Fragments du récit de voyage, Résultats du Voyage de la Belgica en 1897-1899*, Antwerpen, 1938, p. 10-14.

8
Zie voetnoot 4.

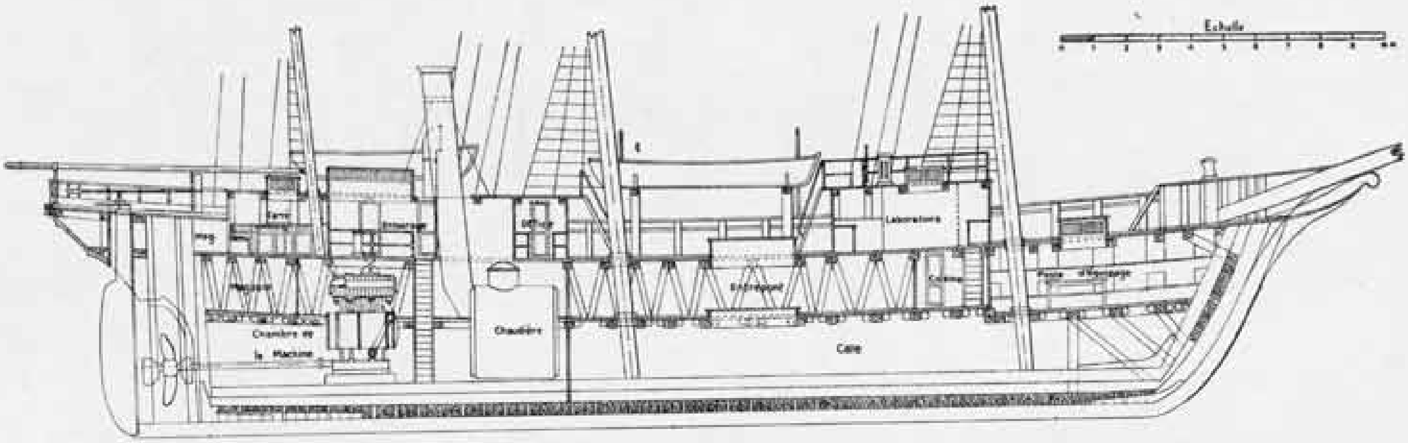
9
Een zeer goed beeld van deze expeditie werd gegeven in de boeken van de expeditieleden: LECOINTE G., *Au Pays des Manchots*, Brussel, 1904; DE GERLACHE A., *Quinze Mois dans l'Antarctique*, Brussel, 1902; COOK F.A., *Through the First Antarctic Night*, Londen, 1900.

10
Over deze prijs wordt in meer detail geschreven in: VERLINDEN J., *Poolnacht*, Tielt, 1993, p. 200-201; SCHELFHOUT C., *De Gerlache. Drie generaties van poolverkenners*, Sint-Martens-Latem, 1996, p. 166, 435 en PERGAMENI C., *Adrien de Gerlache. Pionnier maritime*, Brussel, (1935), p. 108-109.

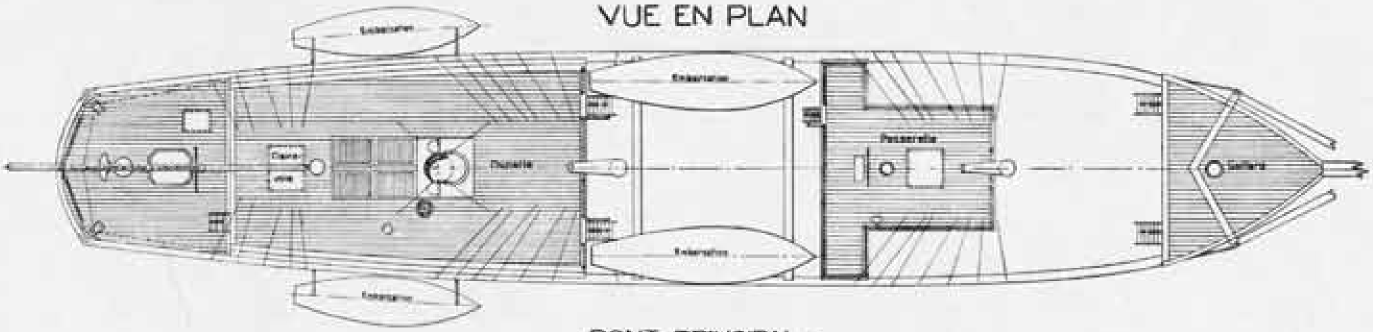
11
Anon., '*L'Exposition*', La Presse, Paris, 26 septembre 1900. Omdat de Belgica Oostende als thuishaven had stelde Adrien de

PLAN D'ENSEMBLE

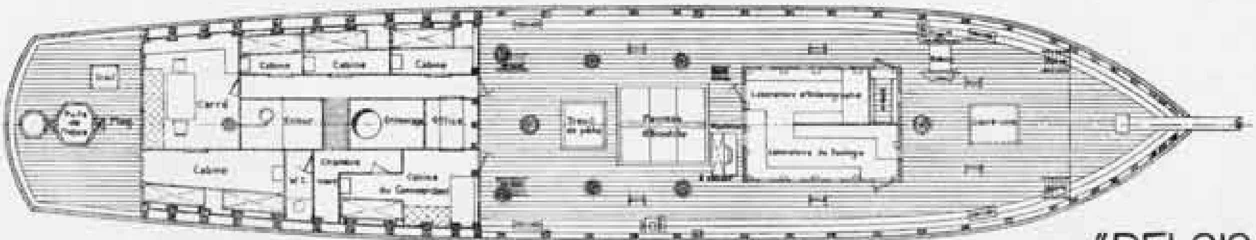
COUPE EN ELEVATION



VUE EN PLAN



PONT PRINCIPAL

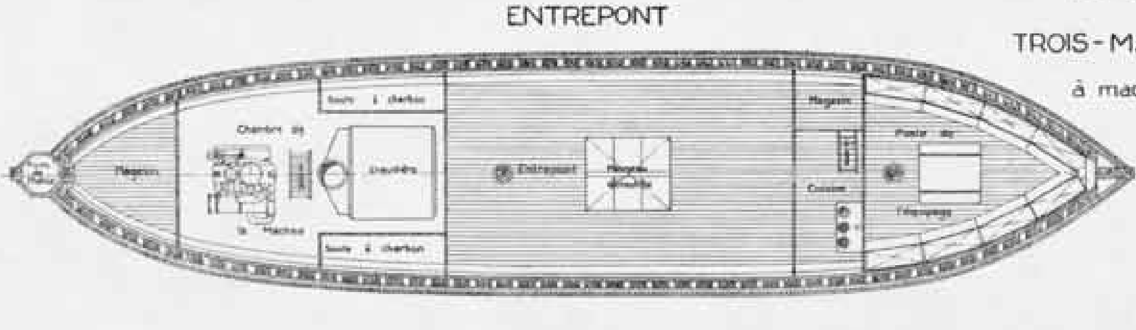


"BELGICA,,

TROIS-MATS BARQUE

à machine auxiliaire.

ENTREPONT



Gerlache voor om het toerisme naar die stad te promoten met behulp van een tentoonstelling aan boord.

12
GHEYSENS F., *Société anonyme du Steamer Belgica, à Anvers. Constitution.*, in *Recueil des actes et documents relatifs aux sociétés commerciales – Annexe au Moniteur Belge du 9 mars 1901 (Acte 961, p. 991-995).*

13
MILLS W.J., *Exploring polar frontiers*, volume 1, Santa Barbara, 2003, p. 55-57.

14
Archieven van het Nationaal Scheepvaartmuseum van Antwerpen, Map D5384, brief van G. Kirsten aan Madame Ernest Osterrieth, gedateerd Antwerpen 7 juni 1904.

15
Archieven van het Nationaal Scheepvaartmuseum van Antwerpen, Map D5397, brief van Johan Bryde aan Madame Ernest Osterrieth, gedateerd Sandefjord 4 augustus 1904.

16
De hertog schreef een boek over deze reis: d'ORLÉANS P., *A travers la banquise du Spitzberg au Cap Philippe*, Parijs, 1907.

17
Zie onder andere: Anon., *Admirable Initiatieve*, in *La Belgique Maritime et Coloniale*, Avril/Mai, 1906; Anon., *La Perte du Navire-Ecole*, in *Le Carillon*, 8 Mai 1906 ; Anon., *Le naufrage du Navire-Ecole*, in *L'Echo d'Ostende*, 7 Mai 1906; In een brief van Adrien de Gerlache, die gepubliceerd werd in bovenvermelde kranten, werden bijzonderheden meegedeeld over de geplande reis. Het vertrek van de Belgica was voorzien voor 15 juli. De reisweg was zeer ongewoon: Oostende – Madeira – Kaapverdische Eilanden – Pernambuc – Bahia – Rio de Janeiro – Montevideo – Buenos Aires – Straat Magellaan, dan, van januari tot einde maart van Vuurland naar Nieuw-Zeeland via Antarctica (!), waar tal van wetenschappelijke observaties zouden gedaan worden in de Belgica Staat (nu Gerlache Straat). Terugkeer via Australië, Ceylon en het Panama Kanaal. In de staf werden een legerofficier, een arts en een natuurwetenschapper voorzien, deze laatste met het oog op wetenschappelijk onderzoek in de Gerlache Straat.

18
PERGAMENI C., *Adrien de Gerlache. Pionnier Maritime – 1866-1934*, Brussel, 1935, p. 159-163.

19
Zie voetnoot 18.

20
Zie voetnoot 18.

21
GHEYSENS F., *Steamer « Belgica », société anonyme, à Anvers. Vente du steamer « Belgica ». Dissolution.*, in *Recueil des actes et documents relatifs aux sociétés commerciales – Annexe au Moniteur Belge du 14 avril 1906 (Acte 1854, p. 284-285).*

22
Anon., *Visite princière*, in *Le Carillon*, 24 augustus 1906.

23
KJAER K.-G., *Belgica in the Arctic*, in *Polar Record*, 41, 218, 2005, p. 205-214.

24
Deze reizen worden uitvoerig besproken in : d'ORLÉANS P., *La Revanche de la Banquise. Un été de dérive dans la mer de Kara*, Parijs, 1909; d'ORLÉANS P., *Chasses et Chasseurs Arctiques*, Parijs, 1929 ; BARR W., *The Arctic voyages of Louis-Philippe-Robert, Duc d'Orléans*, Polar Record, Cambridge, vol. 46, nr. 236, 2010, p. 21-43.

25
DOBROWOLSKI A., *Le Commandant de Gerlache, ses exploits polaires*, in *Adrien de Gerlache de Gomery, Fragments du récit de voyage, Résultats du Voyage de la Belgica en 1897-1899*, Antwerpen, 1938, p. 5-9.

26
LAFON M.-F., *Philippe, Duc d'Orléans (1869-1926)*, Parijs, 1999, p. 63.

27
Zie voetnoot 23.

28
Zie voetnoot 23.

29
Anon., *M. Adrien de Gerlache de Gomery*, in *Journal de la Côte*, 29 decembre 1928.

30
Anon., *Le déjeuner des survivants du "Belgica"*, in *Revue de la Ligue Maritime Belge*, 1938, p. 221-222.

31
Zie voetnoot 23.

32
Zie voetnoot 23.

33
TERMOTE T. en A. CATTRIJSSE, *Raising the Belgica – A report on the visit to Norway by the Belgica Society 19th-23rd August 2006*, Onuitgegeven rapport 2006.

34
BARKER C., EGENBERG I.M., FORS Y., MACLEOD I. en STRAETKVERN K., *Symposium and Workshop 'Conserving historic wrecks for future generations – The future of the Belgica'*, Hasselt University, 18 November 2009.

35
Onder andere: *Poolnacht*, Lannoo, Tielt, 1993; *Het IJs is de Baas*, Asteria Expeditions, Brugge, 2006; *Naar Antarctica*, Lannoo, Tielt, 2009.